

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/11520 –

Sanierung der Riedbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) beginnt am 15. Juli 2024 die erste „General-sanierung“, d. h. die Bündelung aller geplanten Baumaßnahmen der kommenden Jahre innerhalb einer Streckensperrung. Die erste der 40 geplanten Streckenabschnitte für die einzelnen Korridorsanierungen findet auf der Riedbahn, auf der hoch belasteten Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim statt (vgl. www.deutschebahn.com/resource/blob/11344496/93ac55503a77067bf9ab24b26f051612/20230915_Faktenblatt_Bund-und-DB-legen-Streckenabschnitte-fuer-Generalsanierung-fest-data.pdf). Bis voraussichtlich Mitte Dezember 2024 wird die Strecke gesperrt (vgl. www.hessenschau.de/wirtschaft/1000-busfahrten-taeglich-sollen-riedbahn-regionalverkehr-ersetzen-v1_riedbahn-sanierung-ersatzbusse-bahn-100.html).

Vorbereitend für diese Sanierung fand im Januar 2024 eine Generalprobe statt, in der die Strecke für den Zugverkehr gesperrt war. Die DB AG feierte diese Generalprobe nach Kenntnis der Fragesteller als Erfolg und sieht sich für die tatsächliche, fünfmonatige Sperrung gut gerüstet (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Generalprobe-geschafft-DB-sieht-sich-fuer-Riedbahn-Sanierung-gut-vorbereitet-12695184). Gleichzeitig gestand die DB AG nach Kenntnis der Fragesteller zu, dass die Generalprobe auch einige Schwachstellen offengelegt und eine Woche länger als geplant gedauert habe (vgl. www.fr.de/hessen/bahn-optimistisch-nach-generalprobe-fuer-riedbahn-sanierung-zr-92836423.html). Kritischer wird die Generalprobe nach Kenntnis der Fragesteller u. a. vom Verband der Güterbahnen bewertet. Er bemängelt, dass die DB InfraGO AG mehrmals kurzfristig die Streckensperrung um jeweils zwei Tage verlängerte (vgl. db-watch.de/generalprobe-auf-der-riedbahn-geht-schief/). Noch ist nach Ansicht der Fragesteller auch unklar, ob die DB AG pünktlich zum Start der Riedbahn-Sanierung ausreichend Busfahrer rekrutieren kann. Im Februar und März 2024 wurde wiederholt in der Presse berichtet, dass der DB AG noch die Hälfte der für den Ersatzverkehr benötigten Busfahrer fehlt (vgl. bahnblogstelle.com/214461/drei-monate-voor-riedbahn-sanierung-fuer-ersatzverkehr-fehlen-weiterhin-viele-busfahrer/).

Nach Ansicht der Fragesteller besteht bei der Riedbahn-Sanierung und den darauffolgend geplanten Sanierungen die Gefahr, dass die Terminplanung und der geplante Umfang der Gesamtkosten nicht eingehalten werden. Hinzu kommt die aus Sicht der Fragesteller ungeklärte Frage der Realisierbarkeit und Belastbarkeit der von der DB AG vorgesehenen Umleitungsstrecken.

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Verlauf der Generalprobe zur Sanierung der Riedbahn im Januar 2024?
2. Welche notwendigen Verbesserungen für die DB AG bzw. DB InfraGO AG ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung aus dieser Generalprobe?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der im Januar 2024 durchgeführte „Testlauf“ für die ab Mitte Juli 2024 mit der Vollsperrung einhergehenden Bauarbeiten hat trotz schwieriger Wetterverhältnisse mit Eisregen grundsätzlich funktioniert. Zudem ist ein leistungsfähiger Schienenersatzverkehr für die Reisenden angeboten worden. Inzwischen ist das Projektteam aufgestockt worden. Weiterhin bedarf es aus Sicht der Bundesregierung eines engmaschigen Projektmonitorings, um fortlaufend über den Projektfortschritt und etwaige Verzögerungen Kenntnis zu erlangen.

3. Welche Schlüsse zieht die DB AG bzw. DB InfraGO AG aus dem Verlauf der Generalprobe im Hinblick auf die weiteren geplanten Sanierungen ab 2025 (vgl. www.deutschebahn.com/resource/blob/11344496/93ac55503a77067bf9ab24b26f051612/20230915_Faktenblatt_Bund-und-DB-legen-Streckenabschnitte-fuer-Generalsanierung-fest-data.pdf)?

Während der vorbereitenden Arbeiten im Januar 2024 konnte die DB InfraGO AG das Umleiterkonzept sowie die Schienenersatzverkehre mit Bussen testen. Nach Angaben der DB InfraGO AG haben diese sehr gut funktioniert. Ferner hat sich gezeigt, dass die hohe Intensität der Bauarbeiten durch die gebundenen Firmen bewältigt werden kann. Die DB InfraGO AG plant aufgrund der Erfahrungen für die eigentlichen Generalsanierungen zeitliche Puffer innerhalb einzelner Module ein.

4. Welche Maßnahmen hat die DB InfraGO AG während der Generalprobe der Riedbahn-Sanierung durchgeführt, und warum waren diese Maßnahmen jeweils notwendig (bitte einzeln auflisten)?

Es wurden sanierungsbedürftige Anlagen ersetzt und bauvorbereitende Maßnahmen durchgeführt. Dies waren u. a. 23 Weichen, 9 km Gleiserneuerung, 8,5 km Kabeltröge, Gründungsfundamente für Schallschutzwände, Signale und Oberleitungen sowie 100 Signale. Parallel dazu wurde das Verkehrskonzept für den Sommer erprobt, das 1 200 Busfahrten pro Tag mit 150 Bussen und ca. 400 Fahrpersonalen umfasste.

5. Welche Ergebnisse hat die DB AG aus der begleitenden Kundenumfrage während der Generalprobe erhalten (bitte einzeln auflisten)?

Nach Angaben der DB InfraGO AG wurde eine repräsentative Umfrage im Januar 2024 unter Fahrgästen im Ersatzverkehr auf der Riedbahn durchgeführt. Demnach waren 72 Prozent der Fahrgäste mit dem Ersatzverkehrsangebot zufrieden bis sehr zufrieden (Schulnote 1 & 2). Insgesamt wurde der Ersatzverkehr mit der Note 2,2 (Schulnote) bewertet.

Im Einzelnen wurden die abgefragten Produktmerkmale wie folgt bewertet:

- Haltestellen: 2,4
- Fahrplanangebot: 2,4

- Pünktlichkeit: 2,2
- Information: 2,5
- Fahrzeuge: 2,2
- Fahrpersonal: 2,1
- Wegeleitung: 2,4

6. Welche Verbesserungen plant die DB InfraGO AG hinsichtlich der Vorbereitung und der Arbeitsbedingungen der Busfahrer (Schulung, Deutschkenntnisse, kein Verfahren auf der Strecke) für die kommende fünfmonatige Sperrung der Riedbahn?
15. Wo werden die Busfahrer während der Riedbahn-Sanierung untergebracht sein?

Die Fragen 6 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB InfraGO AG werden die Busfahrer und Busfahrerinnen im Vorfeld umfassend geschult. Sie fahren die Strecken ab und erhalten eine ausführliche Einweisung in die Informationstechnik. Unterstützend werden die Fahrtrouten der einzelnen Linien auf einem Navigationsgerät angezeigt.

Anfang Juli 2024 wird es einen mehrtägigen Probetrieb mit allen Bussen und Fahrpersonalen geben, in dem alle Abläufe nochmals getestet werden.

Für Fahrpersonale, die aus dem Ausland kommen, werden Deutschkurse angeboten. Zusätzlich hat die DB InfraGO AG die häufigsten Fahrgastfragen in 14 Sprachen übersetzen lassen. Nach Angaben der DB InfraGO AG unterstützt diese weiterhin die Fahrpersonale bei der Suche nach einer Wohnung. Soweit Fahrpersonale nicht am Ort des Ersatzverkehrs arbeiten, erhalten diese eine kostenfreie Wohnung, die möglichst nah am Einsatzort liegt. Die Fahrpersonale werden vor Ort fachlich unterstützt.

7. Wie viele Busfahrer hat die DB AG derzeit bereits für die Sanierung der Riedbahn rekrutiert, und wie viele Busfahrer müssen noch rekrutiert werden (vgl. beispielsweise www.spiegel.de/wirtschaft/fuer-riedbahn-sanierung-fehlen-noch-mehr-als-100-busfahrer-a-f4aa1480-dea4-4b67-aea8-354b5afce93b und www.hessenschau.de/wirtschaft/1000-busfahrten-taeglich-sollen-riedbahn-regionalverkehr-ersetzen-v1,riedbahn-sanierung-ersatz-busse-bahn-100.html)?
8. Wie viele Busse benötigt die DB SEV GmbH, um den Schienenersatzverkehr während der Sperrung der Riedbahn zu gewährleisten (bitte die maximalen und durchschnittlichen Passagierzahlen in Zügen auf der Riedbahn sowie die entsprechenden Kapazitäten für Busse angeben)?
9. Sind die zur Gewährleistung des Schienenersatzverkehrs erforderlichen Kapazitäten gesichert vorhanden?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Details im Sinne der Fragestellungen können der Presse-Information der DB AG vom 29. Mai 2024 entnommen werden: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Ersatzverkehr-an-der-Riedbahn-Busflotte-und-Team-sind-komplett-12879832#.

10. Führt der Schienenersatzverkehr zu einer Verlängerung der Reisezeit, wenn ja, von welcher durchschnittlichen Verlängerung der Reisezeit gehen das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die DB AG während der Dauer der Sanierung aus, und wenn nein, warum nicht?

Die Angaben können den im Internet veröffentlichten Informationen zur Informationsveranstaltung der DB AG zum Stand der Vorbereitungen vom 13. Mai 2024 entnommen werden (https://www.riedbahn.de/downloads.html?file=files/page/5_infothek/6_downloads/allgemeines/20240513_Generalsanierung_Riedbahn_aktueller_Stand.pdf&cid=2191, S. 24). Nach Angaben der DB InfraGO AG sind die Daten weiterhin zutreffend.

11. Wie viele der während der Generalsprobe der Riedbahn-Sanierung eingesetzten Busfahrer waren zuvor bereits in Deutschland als Busfahrer tätig?
12. Aus welchen Staaten rekrutiert die DB AG Busfahrer für die Riedbahn-Sanierung (bitte Anzahl der Fahrer pro Staat auflisten)?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Wesentlichen wurden die Fahrpersonale im Ausland rekrutiert. 130 Fahrpersonale waren zuvor bereits bei den DB-Busgesellschaften als Busfahrer beschäftigt und damit in Deutschland tätig.

Soweit Fahrpersonale nicht zuvor in Deutschland tätig waren, sind diese in insgesamt 14 europäischen Ländern rekrutiert worden. Mehrheitlich kommen sie aus Polen, Spanien, Griechenland, Serbien und Kroatien. Weitere Herkunftsländer sind: Albanien, Italien, Frankreich, Portugal, Mazedonien, Türkei, Rumänien, Bulgarien und Ungarn.

13. Welche Art von Visa erhalten die Fahrer für die Zeit ihrer Tätigkeit als Busfahrer in Deutschland?

Fahrpersonale mit Visa-Pflicht haben ein Arbeitsvisum.

14. Werden die Fahrer im Anschluss auch bei den folgenden Sanierungen von der DB SEV GmbH eingesetzt, um den Schienenersatzverkehr während der Sperrung zu gewährleisten, wenn ja, wie ist das weitere Verfahren konkret geplant, und wenn nein, warum nicht?

Generell besteht ein sehr hoher Bedarf nach Ersatzverkehren. Alle Fahrpersonale können daher weiter eingesetzt werden. Nach Angaben der DB InfraGO AG sind die Fahrpersonale bei den regionalen DB-Busgesellschaften unbefristet angestellt.

16. Wie viele Busfahrer haben zuvor im öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland gearbeitet?

Nach Angaben der DB InfraGO AG liegen hierzu keine Datenerhebungen vor.

17. Wie viele Busunternehmen haben Verträge im öffentlichen Personennahverkehr gekündigt, um den Schienenersatzverkehr während der Riedbahn-Sanierung zu fahren?

Nach Angaben der DB InfraGO AG trifft dies auf kein Busunternehmen zu.

18. Welchen durchschnittlichen Stundensatz erhalten die Busfahrer während der Sanierung der Riedbahn von der DB SEV GmbH?

Nach Angaben der DB InfraGO AG erhalten alle bei den regionalen DB-Busgesellschaften angestellten Fahrpersonale eine marktübliche Bezahlung nach den jeweils für die Gesellschaft geltenden Tarifverträgen.

19. Welchen Kilometersatz erhalten von der DB SEV GmbH als Subunternehmen beauftragte Unternehmen, und wie verhält dieser sich zu den üblichen Vergütungen für Schienenersatzverkehre und wie zu üblichen Vergütungen für Busverkehre?

Die DB SEV GmbH führt den Ersatzverkehr für die Generalsanierung der Riedbahn in Eigenregie durch. Subunternehmer kommen nicht zum Einsatz.

20. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine bundesweit einheitliche Betriebsvereinbarung für den Schienenersatzverkehr während der vom BMDV und von der DB AG vorgesehenen Sanierung der geplanten 40 Streckenabschnitte bis 2023 möglich (vgl. www.deutschebahn.com/resource/blob/11344496/93ac55503a77067bf9ab24b26f051612/20230915_Faktenblatt_Bund-und-DB-legen-Streckenabschnitte-fuer-Generalsanierung-fest-deta.pdf)?

Nein.

21. Wie ist die durchschnittliche Note für die Strecke der Riedbahn im Bereich der geplanten Generalsanierung für die verschiedenen Gewerke (Brücken, Tunnel, Stützbauwerke, Gleise, Weichen, Bahnübergänge, Stellwerke, Oberleitung) und insgesamt zum Zeitpunkt der letzten erfolgten Erfassung (bitte einzeln tabellarisch angeben)?
22. Welche Netzzustandsnote weist die Riedbahn derzeit auf (mindestens nach dem Netzzustandsbericht Fahrweg 2023), und wie setzt sich diese zusammen?
36. Auf welche Netzzustandsnote verbessert sich die Strecke der Riedbahn durch die Maßnahmen, die während der „Generalsanierung“ des Korridors durchgeführt werden?
37. Welche Prognoseergebnisse liegen zur Verbesserung der Netzzustandsnote nach der Sanierung der Riedbahn vor?

Die Fragen 21, 22, 36 und 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Netzzustandsnote handelt es sich um eine interne Kennzahl der DB InfraGO AG, deren Herleitung und Systematik das BMDV bislang nicht validieren kann und die daher für die Bewertung des Netzzustandes durch das BMDV keine Anwendung findet.

Nach Auskunft der DB InfraGO AG soll der Netzzustandsbericht dazu dienen, den Infrastrukturzustand mittels einer leicht verständlichen Notenlogik darzustellen. Der Netzzustandsbericht ist kein im Auftrag des BMDV erstelltes Berichtsdokument und auch nicht vom BMDV akkreditiert.

Die Netzzustandsnote über alle Gewerke auf der gesamten Strecke liegt nach Angaben der DB InfraGO AG bei aktuell 3,5 und setzt sich aus allen Netzzustandsnoten der verschiedenen Gewerke zusammen. Im Durchschnitt soll sich die Netzzustandsnote laut DB InfraGO AG über alle Gewerke auf der gesamten Strecke durch die Maßnahmen auf 2,1 verbessern. (Im Rahmen der Generalsanierung werden die pünktlichkeitsrelevanten Gewerke Gleise, Weichen, Bahnübergänge sowie Leit- und Sicherungstechnik umfangreich erneuert. Nach Angaben der DB InfraGO AG werden sich die Netzzustandsnoten in den überwiegenden Fällen deutlich verbessern:

• Gleise	3,6	1,9
• Weichen	3,8	1,8
• Bahnübergänge	5,3	1,2
• Leit- und Sicherungstechnik	4,9	1,3
• Oberleitung	3,7	3,7*
• Brücken	2,2	2,2
• Stützwände	1,2	1,2

* An der Oberleitung wird der Fahrdrabt ausgetauscht. Die aktuelle Systematik der Berechnung der Netzzustandsnote der Oberleitung berücksichtigt diese Verbesserung noch nicht.

23. Wie viele Weichen gibt es auf der Riedbahn, und welche bzw. wie viele dieser Weichen werden erneuert, und wenn nicht alle Weichen erneuert werden, warum nicht?
24. Wie viele Stelleinheiten gibt es auf der Riedbahn, welche, bzw. wie viele dieser Stelleinheiten werden erneuert, und wenn nicht alle Stelleinheiten erneuert werden, warum nicht?
25. Wie viele Bahnübergänge gibt es auf der Riedbahn, welche, bzw. wie viele dieser Bahnübergänge werden erneuert, und wenn nicht alle Bahnübergänge erneuert werden, warum nicht?
26. Wie viele Tunnel gibt es auf der Riedbahn, welche, bzw. wie viele dieser Tunnel werden erneuert, und wenn nicht alle Tunnel erneuert werden, warum nicht?
27. Wie viele Kilometer an Stützwänden gibt es auf der Riedbahn, welche, bzw. wie viele dieser Kilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Kilometer erneuert werden, warum nicht?
28. Wie viele Kilometer Oberleitung gibt es auf der Riedbahn, wie viele dieser Kilometer werden erneuert, und wenn nicht alle Kilometer erneuert werden, warum nicht?

Die Fragen 23 bis 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

- Auf der Riedbahn sind keine Tunnel vorhanden.
- Auf der Riedbahn gibt es 272 Weichen im Bestand, davon werden 152 Weichen erneuert.

- Auf der Riedbahn gibt es 1 137 Stelleinheiten. Es werden alle Stelleinheiten erneuert und 63 neu gebaut.
- Auf der Riedbahn gibt es 6 Bahnübergänge, davon werden vier erneuert und zwei zurückgebaut.
- Auf der Riedbahn gibt es 1 km Stützwände, die nicht erneuert werden müssen.
- Auf der Riedbahn gibt es 164 km Oberleitung. Auf einer Länge von 140 km erfolgt ein Fahrdrattausch.

Alle vorgenannten Erneuerungen erfolgen aufgrund von Sanierungsbedürftigkeit.

29. Welche konkrete DSD-Ausrüstung (DSD = Digitale Schiene Deutschland) ist bei der Sanierung der Riedbahn auf der Strecke geplant, wird ETCS (European Train Control System) Level 2 ohne Außensignalisierung mit „Digitalen Stellwerken“ verbaut, und wenn nein, warum nicht?

Auf der Riedbahn wird ETCS Level 2 mit Signalen errichtet. Die Entscheidung für diese Ausrüstung wurde vor Festlegung der Generalsanierung des Hochleistungskorridors getroffen und seitdem geplant.

30. Wurden bei der Riedbahn detaillierte Analysen durchgeführt, um sicherzustellen, dass die geplante DSD-Ausrüstung tatsächlich zu einer signifikanten Erhöhung der Leistungsfähigkeit führen wird, und wenn nein, warum nicht?

Ja, es wurden detaillierte Analysen durch die DB InfraGO AG durchgeführt. Nach Angabe der DB InfraGO AG werden die ESTW- und ETCS-Planungen im Rahmen der Generalsanierung im Ergebnis zu einer höheren Leistungsfähigkeit führen.

31. Wie hoch wird die Leistungssteigerung bei der Riedbahn durch die Sanierung sein?

Die Streckenleistungsfähigkeit wird leicht ansteigen. Primäre Zielsetzung ist eine Erhöhung der Betriebsqualität.

32. Welche Maßnahmen bei Bahnhöfen und Haltepunkten auf der Riedbahn sind während der Sanierung konkret und bis wann geplant (bitte nach Bahnhof bzw. Haltepunkt differenziert auflisten)?

Station Zeppelinheim: Sanierung der Bahnsteigdächer; neue Beleuchtung; modernes Fahrgastinformationssystem; Erneuerung der Gefahrraummarkierung; Erneuerung der Scheiben im Geländer und entlang der Rampe; farbliche Gestaltung der Station;

Station Mörfelden: Austausch des Aufzugs mit neuer Einhausung; Erneuerung Bodenleitstreifen für sehbehinderte Menschen (taktiles Leitsystem); neues Wetterschutzhaus; optische Aufwertung der Unterführung inklusive neuer Beleuchtung; neue Gestaltung der Treppenaufgänge; Rückbau des alten Bahnsteigs; modernes Fahrgastinformationssystem;

Station Walldorf: Einbau einer Rampe am Mittelbahnsteig für einen barrierefreien Zugang; Einbau eines Aufzugs an Bahnsteig 1; optische Aufwertung der Unterführung; modernes Fahrgastinformationssystem; farbliche Gestaltung der Station;

Station Groß-Gerau-Dornberg: neuer Bahnsteig 1; neue Wetterschutzhäuser, neue Scheiben bei den Treppeneinhausungen, Überdachen von Treppen; neue Aufzüge und Sitzbänke; attraktive Gestaltung der Unterführung; modernes Fahrgastinformationssystem; farbliche Gestaltung der Station, Fliesengestaltung im Riedbahndesign;

Station Groß-Gerau-Dornheim: Einbau von zwei Aufzügen für einen barrierefreien Zugang zum Bahnsteig 2, attraktive Gestaltung des Zugangs; optische Aufwertung der Unterführung; modernes Fahrgastinformationssystem; farbliche Gestaltung der Station, Fliesengestaltung im Riedbahndesign;

Station Riedstadt-Wolfskehlen: neue Bahnsteigmöbel (Steh-Anlehner); attraktivere Gestaltung Wetterschutzhäuser; Bike+Ride: neue Fahrradabstellanlagen; modernes Fahrgastinformationssystem;

Station Riedstadt-Goddellau: kompletter Neubau und Verlängerung von Bahnsteig 1; Verbesserung der Zugangssituation: Bau eines breiteren Zugangs, Bau von Aufzügen; Erneuerung der Wetterschutzhäuser; Erneuerung der Sitzbänke; optische Aufwertung der Unterführung; modernes Fahrgastinformationssystem; farbliche Gestaltung der Station;

Station Stockstadt: neue Bahnsteigmöbel (Steh-Anlehner); neue Bepflanzung und Pflege der Grünflächen beidseits der Bahnstrecke und Renaturierung; Einrichten eines Picknick-Platzes im Grünen an der Westseite des Bahnhofs; neue Sitzbänke und Tische auf dem Vorplatz; optische Aufwertung der Unterführung; modernes Fahrgastinformationssystem; farbliche Gestaltung der Station;

Station Biebesheim: neue Bahnsteigmöbel (Steh-Anlehner); Pflege und Wiederherstellung der parkähnlichen Anlage auf der Westseite des Bahnhofs; optische Aufwertung der Unterführung; modernes Fahrgastinformationssystem; farbliche Gestaltung der Station und Fliesengestaltung im Riedbahndesign;

Station Gernsheim: zusätzliche Rampe an Bahnsteig 1; Erneuerung der Treppe zum Mittelbahnsteig inklusive Beleuchtung; neue Bepflanzung der Grünflächen im Zugangsbereich auf der Stadtseite; Pflege der Sträucher entlang von Bahnsteig 1 mit Herstellung einer neuen Grünfläche innerhalb des durch die Klinkerwand gebildeten Halbkreises; attraktive Gestaltung der Unterführung; neue Sitzbänke; modernes Fahrgastinformationssystem; farbliche Gestaltung der Station;

Station Groß-Rohrheim: neue Bahnsteigmöbel (Steh-Anlehner); Überdachung der Fahrradständer; modernes Fahrgastinformationssystem; Neugestaltung der Unterführung;

Station Biblis: Sanierung/optische Aufwertung der Unterführung; Erneuerung der Brücken in der Unterführung; modernes Fahrgastinformationssystem; farbliche Gestaltung der Station und Fliesengestaltung im Riedbahndesign;

Station Bobstadt: Abriss des Bahnwärterhäuschens und Gestaltung der Fläche; neue und optisch aufgewertete Unterführung für mehr Barrierefreiheit; neue Zugangswege; modernes Fahrgastinformationssystem; farbliche Gestaltung der Station;

Station Bürstadt: Instandsetzung von drei verklinkerten Bahnsteigzugängen; modernes Fahrgastinformationssystem;

Station Lampertheim: Erhöhung von Bahnsteig 1 inkl. Anpassung der Zuwegungen; optische Aufwertung der Unterführung; modernes Fahrgastinformationssystem; farbliche Gestaltung der Station, Fliesengestaltung im Riedbahndesign;

Station Mannheim-Waldhof: optische Aufwertung der Unterführung; Sanierung des Dachs von Bahnsteig B; modernes Fahrgastinformationssystem; neues Wegeleitsystem (Bahnsteige A und B; Erneuerung der Bahnsteigausstattung und Beleuchtung (Bahnsteige A und B); Malerarbeiten/farbliche Gestaltung der Station;

Station Mannheim-Luzenberg: Instandsetzung der Bahnsteigdächer; Umgestaltung des P+R Parkplatzes; modernes Fahrgastinformationssystem; neues Wegeleitsystem; Erneuerung der Bahnsteigausstattung und Beleuchtung; Malerarbeiten/farbliche Gestaltung der Station;

Station Mannheim-Käfertal: Instandsetzung des Dachs am Bahnsteig 1; modernes Fahrgastinformationssystem; neues Wegeleitsystem (bereits errichtet); Malerarbeiten/farbliche Gestaltung der Station (bereits erfolgt);

Station Mannheim-Neckarstadt: Erneuerung und Einhausung des Treppenturms; neue Bahnsteigdächer und neuer Bahnsteigbelag; modernes Fahrgastinformationssystem; neues Wegeleitsystem; Erneuerung der Bahnsteigausstattung und Beleuchtung; farbliche Gestaltung der Station;

Station Mannheim-Handelshafen: Erneuerung des Bahnsteigbelags; Erneuerung der Treppen; modernes Fahrgastinformationssystem; neues Wegeleitsystem; Erneuerung der Bahnsteigausstattung und Beleuchtung; Malerarbeiten/farbliche Gestaltung der Station.

33. Welche weiteren Maßnahmen plant die DB InfraGO AG auf der Riedbahn, um die vom BMDV und von der DB AG angestrebte Baufreiheit von zehn Jahren, mindestens jedoch von fünf Jahren zu gewährleisten?

Auf Basis des Sanierungsumgriffs der Generalsanierung der Riedbahn ist durch die DB InfraGO AG ein neues Instandhaltungsregime („Hochleistungsinstandhaltung“), bestehend aus Prävention, digitalen Diagnosesystemen und Prädiktion sowie neuen Standards zur schnellen Entstörung beabsichtigt. Ziel ist es, die erneuerten Anlagen so zu pflegen, dass die Verfügbarkeit der Anlagen auf einem hohen Niveau gehalten werden kann. Dafür wird weiterhin eine regelmäßige Instandhaltung notwendig sein, größere Baumaßnahmen sind dadurch nicht zu erwarten.

34. Wie lange wird die Riedbahn nach Einschätzung des BMDV und der DB AG nach Abschluss der geplanten Sanierung baufrei sein?

Nach der Sanierung wird grds. eine Baufreiheit von mindestens fünf Jahren erwartet.

35. Welche Maßnahmen zur Beschleunigung und Kapazitätserweiterungen, insbesondere die für den Deutschlandtakt benötigten Überleitstellen, sind bei der Sanierung der Riedbahn vorgesehen?

Auf der Riedbahn werden drei Überleitstellen neu gebaut. Diese sind Teil des Klimaschutzprogramms. Damit wird die Überleitung ins Gegengleis auf den drei längsten Streckenabschnitten der Riedbahn deutlich verbessert. Ebenso

werden im Bereich der S-Bahn-Linie S7 Überholgleise mit größeren Weichen ausgestattet, sodass überholte S-Bahnen schneller ausfahren können.

38. Kann die DB AG derzeit garantieren, dass der Kostenumfang der Riedbahn-Sanierung ca. 1,3 Mrd. Euro nicht übersteigen wird, und wenn nein, warum nicht, und mit wie vielen Kosten ist stattdessen zu rechnen?

Nach Angaben der DB InfraGO AG wird der beschlossene Kostenrahmen nach aktuellen Erkenntnissen eingehalten.

39. Wie hoch ist die Summe der investiven Finanzmittel für die Sanierung der Riedbahn?

Für das Projekt Generalsanierung Riedbahn ist ein Gesamtwertumfang von 1 311,7 Mio. Euro veranschlagt. Davon entfallen 1 159,2 Mio. Euro auf Investitionen und 152,5 Mio. Euro auf Aufwandstatbestände.

40. Wie hoch ist die Summe der Finanzmittel für Wartung und Instandhaltung für die Sanierung der Riedbahn?

Für Maßnahmen, die im Rahmen der Generalsanierung der Instandhaltung zuzuordnen sind, fallen im Jahr 2024 28,8 Mio. Euro an.

41. Wie ist das Verhältnis von investiven Finanzmitteln und Finanzmitteln, die in Wartung und Instandhaltung gesteckt werden bei der Sanierung der Riedbahn?

Bei der Generalsanierung der Riedbahn handelt es sich um ein Erneuerungsprojekt, sodass im weit überwiegenden Umfang aktivierungspflichtige (investive) Sachverhalte vorliegen.

42. Kann die DB AG derzeit garantieren, dass die Sanierung der Riedbahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 abgeschlossen sein wird, und wenn nein, warum nicht?

Nach Angaben der DB InfraGO AG zum jetzigen Zeitpunkt ist dies der Fall.

43. Wird es nach Einschätzung des BMDV und der DB AG dazu kommen, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) während der Riedbahn-Sanierung kein Geld durch das Durchführen ihrer Verkehre verdienen und zusätzlich Pönale für den Ausfall der Verkehre an die Aufgabenträger zahlen müssen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird durch verschiedene Unternehmen im Rahmen von Verkehrsverträgen erbracht. Wegen der nicht fristgemäßen Ankündigung der Sperrung hat die DB InfraGO AG den betroffenen SPNV-Unternehmen eine Kompensation ihres Schadens zugesichert. Derzeit finden hierzu Gespräche zwischen den Unternehmen, Aufgabenträgern und der DB InfraGO AG statt.

44. Welche Kosten werden vom BMDV und von der DB AG für die Vorhaben im Rahmen der Generalsanierung des Schienen-Hochleistungsnetzes zugrunde gelegt, und wie sollen sie finanziert werden (bitte die Projekte einzeln auflisten)?
45. Sind die bislang eingeplanten Mittel in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III (vgl. www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf) sowie bei den Investitionsmitteln des Bundes für die Generalsanierung ausreichend oder benötigt die DB InfraGO AG mehr Mittel, wenn ja, in welcher Höhe, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 44 und 45 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesamtkosten für die Generalsanierung der Hochleistungskorridore können derzeit nicht beziffert werden, da die Planungen für die bis zum Jahr 2030 in Aussicht genommenen Hochleistungskorridore noch nicht abgeschlossen sind.

46. Welche regionalen Dialoge für die ab 2025 vorgesehenen Korridorprojekte sind von der DB AG aktuell geplant?

Nach Angaben der DB InfraGO AG plant diese regionale Kommunikationsformate je Region und Korridor, sowie nach jeweils spezifischen, regionalen Anforderungen, abhängig vom Planungsstand. Diese zahlreichen Formate richten sich an Bürger und Bürgerinnen, Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Unternehmen mit Gleisanschluss und weitere Stakeholder.

Aktuell stellt die DB InfraGO AG das SEV-Konzept für Hamburg–Berlin vor. Die Termine hierfür waren: 30. Mai 2024 in Hagenow, 4. Juni 2024 in Wittenberge, 11. Juni 2024 in Büchen, 13. Juni 2024 in Berlin.

Des Weiteren hat die DB InfraGO AG folgende Termine durchgeführt bzw. in Planung:

Veranstaltung	Datum
1. Regionaler Dialog Hamburg–Berlin	17.05.2023
1. Regionaler Dialog Generalsanierung Region West (digital, polit. Stakeholder)	12.06.2023
2. Regionaler Dialog Hamburg–Berlin	21.08.2023
2. Regionaler Dialog Generalsanierung Region West (Oberhausen, Arbeitsebene)	15.08.2023
Nürnberg–Regensburg und Obertraubling–Passau: HLK Arbeitsgruppe Gleisanschließer	16.01.2024
Nürnberg–Regensburg und Obertraubling–Passau: HLK Arbeitsgruppe SPNV	18.01.2024
Hamburg–Berlin: Treffen mit EVU Thema SEV-Konzept	24.01.2024
Nürnberg–Regensburg und Obertraubling–Passau: HLK Arbeitsgruppe SGV	29.01.2024
Nürnberg–Regensburg und Obertraubling–Passau: SEV-Dialog Region Süd	26.02.2024
Rechter Rhein: Informationsveranstaltung	29.02.2024
Nürnberg–Regensburg: Arbeitsgruppe Gleisanschließer	18.03.2024
Generalsanierung in Bayern: Dialog im Landtag	09.04.2024
Generalsanierung Hamburg–Berlin: Austausch Fahrgastverbände HH, SH, MV, BB, B (GL Ost)	15.04.2024
Nürnberg–Regensburg und Obertraubling–Passau: Workshop SGV-Verkehrskonzepte	23.04.2024

Veranstaltung	Datum
Generalsanierung Hamburg–Berlin: Zweiter regionaler Dialog (VBB, VMV, hvv, NAH.SH, Amtsleitungen der Länder HH, SH, MV, BB, B)	26.04.2024
Generalsanierung Rechter Rhein: Info-Veranstaltung MdB, MdL, Lärmbeirat Mittelrheintal	13.05.2024
Generalsanierung Riedbahn: Infoveranstaltung Stakeholder (BM, Landräte, MdB, MdL, Aufgabenträger, Länder) + nachmittags Pressetermin	13.05.2024
Generalsanierung Rechter Rhein: digitale Info-Veranstaltung für MdB/MdL mit Zuständigkeit im Rheintal zwischen Unkel und Wiesbaden	13.05.2024
Obertraubling-Passau: Arbeitsgruppe Gleisanschließer	15.05.2024
BEG-Regionalkonferenz Oberbayern	03.06.2024
Generalsanierung Obertraubling–Passau: SPV-Workshop	06.06.2024
BEG-Regionalkonferenz Niederbayern/Oberpfalz	01.07.2024
Generalsanierung West: Hagen–Wuppertal–Köln: Roadshow durch die Kommunen, Arbeitsebene	Juni 2024
Generalsanierung West: Troisdorf–Unkel: Streckenbezogener Dialog	Juni 2024
BEG-Regionalkonferenz Mittelfranken	18.07.2024
Hamburg–Berlin: Diverse digitale und vor Ort Informationsveranstaltungen entlang der Strecke 6 100	31.08.2024

47. Wie ist der aktuelle Planungsstand bei der Generalsanierung des Korridorabschnittes Hamburg – Berlin?
48. Sind die Vorbereitungen der Generalsanierung des Korridorabschnittes Hamburg – Berlin im Zeitplan, und wie lautet der weitere Terminplan?

Die Fragen 47 und 48 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB InfraGO AG befindet sich die Planung aktuell im Zeitplan. Derzeit läuft die Ausschreibung der Bauhauptleistung für den Korridor, die Angebotsfrist endet hierzu im Juli 2024. Die Vergabe ist für Ende des Jahres 2024 geplant. Noch im Juni 2024 soll die Vergabe an den Systemanbieter der Leit- und Sicherungstechnik im Abschnitt Nauen–Büchen erfolgen. Die Vergabe der Schienenersatzverkehrsleistungen ist für den Sommer 2024 vorgesehen.

49. Wurde die Erarbeitung der Details des Verkehrskonzepts durch die DB Netz AG und die betroffenen EVU und Aufgabenträger abgeschlossen, wenn ja, welche Details enthält das Verkehrskonzept (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Aktueller Stand zur Umsetzung des Sanierungsplans für das hochbelastete Schienennetz zum Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn“ auf Bundestagsdrucksache 20/6922), und wenn nein, warum nicht?

Nach Angaben der DB InfraGO AG befinden sich die Erarbeitungen der Verkehrskonzepte gemeinsam mit den EVU und Aufgabenträgern entlang der Strecke Hamburg - Berlin in der Finalisierung. Während der Generalsanierung wird der Fernverkehr Hamburg–Berlin im Wesentlichen über Uelzen–Stendal umgeleitet werden. Güterverkehre werden ebenfalls diese Strecke nutzen und zusätzlich über Magdeburg–Braunschweig umgeleitet werden. Einzelne Nahverkehrs-

linien werden für die Zeit während der Generalsanierung einen neuen Laufweg erhalten. Dies wird beispielsweise für die RE8 zwischen Berlin und Schwerin der Fall sein. Hier wird eine Umleitung über Güstrow und Neustrelitz erfolgen. Für Gewerbebetriebe, die über einen Gleisanschluss an der Strecke verfügen, werden individuelle Lösungen entwickelt.

50. Reichen die Kapazitäten auf den für Umleitungsverkehre vorgesehenen Strecken für den Abschnitt Hamburg–Berlin aus, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Aufgrund von eingleisigen Streckenabschnitten auf dem Umleitungsweg des Fernverkehrs über Stendal–Uelzen wird nach Angaben der DB InfraGO AG der übliche 30min-Takt auf einen Stundentakt (ergänzt um einzelne Züge) reduziert werden.

Im Güterverkehr werden sich alle Verkehre, die aktuell auf dem Korridor Hamburg–Berlin verkehren, auf die Umleitungsstrecken verteilen lassen. Um Nachfragespitzen glätten zu können, wird es in Abstimmung mit der Branche eine punktuelle Verlagerung von Verkehren in verkehrsrärmere Zeiten (bspw. zu Wochenenden) geben.

Um die Güter- und Fernverkehre im erwähnten Umfang auf den Umleitungsstrecken verkehren zu lassen, wird es punktuell erforderlich sein, bestehende Nahverkehrszüge durch Busse zu ersetzen. Dies betrifft vor allem den Abschnitt Stendal–Uelzen.

51. Sind die Umleitungsstrecken in einem guten Zustand, sodass sie Mehrverkehr ohne Ausfälle aufnehmen können?

Nach Angaben der DB InfraGO AG werden die vorgesehenen Umleitungsstrecken für den Zeitraum der Generalsanierung und für die zu erwartenden Verkehre bestmöglich vorbereitet. Sicherheitsrelevante Fristen und die hohe Belastung durch die umzuleitenden Züge werden auch während der Umleitungsverkehre einzelne Instandhaltungsmaßnahmen erfordern. Diese werden, wann immer möglich, nachts eingeplant.

52. Welche Korridorsanierungen plant die DB Netz AG auf den Strecken der Ausbaustrecke (ABS) oder Neubaustrecke (NBS) Hamburg/Bremen–Hannover („Optimiertes Alpha-E plus“)?

Nach Angaben der DB InfraGO AG ist die Generalsanierung für den Abschnitt Hamburg–Hannover für die erste Hälfte des Jahres 2029 geplant. Aktuell läuft die Studie zur Ermittlung des umsetzbaren Maßnahmenumfanges, diese soll im Herbst 2024 abgeschlossen sein. Die Generalsanierung für den Abschnitt Bremen/Rotenburg–Wunstorff ist für die zweite Hälfte des Jahres 2029 geplant.

53. Wie werden diese Korridorsanierungen mit den aktuell laufenden Planungen für eine Aus- oder Neubaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover abgestimmt?

Eine entsprechende Koordination findet innerhalb der DB InfraGO AG statt.

54. Können diese Korridorsanierungen bei dem Bahnprojekt ABS oder NBS Hamburg/Bremen–Hannover dazu führen, dass die Planungen für das Bahnprojekt zeitlich nach den Korridorsanierungen verschoben werden, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Nach Angaben der DB InfraGO AG ist dies nicht der Fall, da die Planungen zeitlich und inhaltlich unabhängig voneinander sind.

55. Sind kapazitätserweiternde Maßnahmen aus dem „Alpha-E“-Konzept auf der Bestandsstrecke geplant, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Ja. Bund und DB InfraGO AG streben an, im Rahmen der Generalsanierung 2029 zusätzliche Maßnahmen mit umzusetzen, die auch der Kapazitätssteigerung dienen und inhaltlich den Zielen des „Alpha-E“-Konzepts entsprechen. Eine vollständige Umsetzung des „Alpha-E“-Konzepts ist jedoch im Zusammenhang mit der Generalsanierung weder vorgesehen noch zeitlich möglich.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.